Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/1062

Der Bundesminister für Verkehr
See 6 II/09-I/66

Bonn, den 25. Oktober 1966

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Mineralöltransporte auf deutschen Tankschiffen**

Bezug: **Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Apel und der Fraktion der SPD**
— Drucksache V/984 —

Die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Apel und der Fraktion der SPD betr. Mineralöltransporte auf deutschen Tankschiffen beantworte ich wie folgt:

1. Ist der Bundesregierung bekannt, daß von dem über See eingeführten Rohöl in den letzten Jahren jeweils nur etwa 3% mit unabhängiger deutscher Tankschiffstonnage befördert worden ist?

Es ist der Bundesregierung bekannt, daß von dem über deutsche Seehäfen eingeführten Rohöl in den letzten Jahren jeweils nur ein geringer Prozentsatz, 1965 z. B. 7% mit deutscher Handelsschiffstonnage befördert worden ist. Wenn man unter „unabhängiger" deutscher Tankschiffstonnage nur die Tankschiffe versteht, die nicht deutschen Tochtergesellschaften der großen Mineralölkonzerne gehören, so vermindert sich dieser Anteil für das Jahr 1965 sogar auf 2%.

2. Hält die Bundesregierung Schritte für angebracht, den Anteil unabhängiger deutscher Tankertonnage am Mineralöltransport in die Bundesrepublik in angemessener Weise anzuheben?

Die Bundesregierung unterscheidet in ihrer Schiffahrtspolitik grundsätzlich nicht zwischen unabhängiger und abhängiger Tankschiffstonnage. Sie muß die Frage, ob der Anteil der deutschen Tankschiffstonnage am Mineralöltransport in die Bundesrepublik Deutschland erhöht werden kann, dem Wirken der am Tankergeschäft beteiligten deutschen Reeder überlassen. Nach den liberalen Grundsätzen der deutschen Schiffahrtspolitik, zu deren Einhaltung wir international verpflichtet sind, ist das Aufsuchen der Ladung allein Angelegenheit der Reeder. Wieweit die Mineralölimporteure von den deutschen Reedern dazu bewegt werden können, für den Transport im vermehrten

Druck: Buchdruckerei Peter Meier, 5201 Buisdorf/Siegburg
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Maße deutsche Schiffe zu benutzen, entzieht sich der Einflußnahme der Verwaltung. Einzelnen Reedern ist es in letzter Zeit gelungen, auf diesem Gebiet Fortschritte zu erzielen. Trotzdem ist nicht einmal die vorhandene deutsche Tankschiffstonnage durchweg für den Transport von Rohöl für den deutschen Bedarf eingesetzt. Von den insgesamt 120 Tankschiffen mit 885 000 BRT, die die deutsche Flagge führen (nach dem Stand von Ende 1965), sind 22 Schiffe mit etwa 270 000 BRT ins Ausland — überwiegend langfristig — verchartert worden. Hiervon gehörten 16 Schiffe mit rund 150 000 BRT unabhängigen deutschen Reedern und befanden sich überwiegend im Einsatz zwischen außerdeutschen Häfen. Ein bekanntes Beispiel hierfür ist der Einsatz der großen Tanker der Hasüd und — aus dem Kreis der abhängigen Reeder — der Shell.

Die Bundesregierung verfolgt die seit längerer Zeit im Gange befindliche Diskussion über eine Vermehrung der nationalen Tankschiffstonnage mit Aufmerksamkeit und hat im Rahmen der für die Schiffahrtsförderung verfügbaren Mittel den entsprechenden Tankerneubauplänen deutscher Schiffahrtsunternehmen Rechnung getragen. Seit 1962 ist auf diese Weise Tankschiffsraum von insgesamt rund 270 000 BRT durch Schiffbaudarlehen oder Schiffbauzuschüsse gefördert worden. Fast alle von den deutschen Reedern gestellten Anträge zur Förderung von Tankerneubauten sind berücksichtigt worden.

3. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, dadurch den deutschen Werften zusätzliche Beschäftigung zu verschaffen?

Eine stärkere Beteiligung unabhängiger deutscher Tankertonnage am Mineralöltransport in die Bundesrepublik könnte zur Erteilung zusätzlicher Schiffbauaufträge führen. Nach den bisherigen Erfahrungen ist anzunehmen, daß die Aufträge überwiegend an deutsche Werften vergeben würden. Dabei käme der finanziellen Förderung von Tankerneubauten durch den Bund auch in Zukunft erhebliche Bedeutung zu.

Seebohm